

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.

INOUE, TOSHIO

DERWENT-ACC-NO: 1992-146787

DERWENT-WEEK: 199218

COPYRIGHT 1999 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Vehicle wheel structure for road
noise redn. - comprises
partitions of polyurethane elastic
foam in air column of
rubber tyre and rim of wheel

PATENT-ASSIGNEE: TOYO KOGYO CO [TOYO]

PRIORITY-DATA: 1990JP-0204710 (July 31, 1990)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	
LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC
JP 04087803 A		March 19, 1992
008	N/A	N/A

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO
APPL-DATE		
JP 04087803A		
1990JP-0204710	N/A	July 31, 1990

INT-CL (IPC): B60B021/12, B60C005/00, B60C019/00,
G10K011/16

ABSTRACTED-PUB-NO: JP 04087803A

BASIC-ABSTRACT:

Providing partitions in closed toroidal space formed by
tyre and rim of wheel
comprises (a) forming partition with elastic body e.g.
polyurethane foam, by
pouring relevant material through air filling valve at rim,
(b) forming
partitioning elastic body by heating relevant material
after tyre is mounted to
rim, (c) forming partition by filling air in rubber tube or
rubber bag in

closed toroidal space and (d) forming partition using rubber dividing walls projected from inner surface of tyre or rim.

ADVANTAGE - Redn. in passenger room noise.

CHOSEN-DRAWING: Dwg. 0/16

TITLE-TERMS: VEHICLE WHEEL STRUCTURE ROAD NOISE REDUCE
COMPRISE PARTITION

POLYURETHANE ELASTIC FOAM AIR COLUMN RUBBER
TYRE RIM WHEEL

DERWENT-CLASS: A95 P86 Q11

CPI-CODES: A12-T01B;

POLYMER-MULTIPUNCH-CODES-AND-KEY-SERIALS:

Key Serials: 0009 0231 1294 2441 2470 2537 2545 2624 2628
2826 3229 3258

Multipunch Codes: 014 032 04- 150 41& 431 448 45& 456 476
49- 491 50& 53& 551
560 562 566 651 672 687 699 023 129 244 247 253 254 262 262
282 322 325

SECONDARY-ACC-NO:

CPI Secondary Accession Numbers: C1992-067733

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N1992-110005

⑫ 公開特許公報 (A) 平4-87803

⑬ Int.Cl.⁵B 60 C 5/00
B 60 B 21/12
B 60 C 19/00
G 10 K 11/16

識別記号

庁内整理番号

⑭ 公開 平成4年(1992)3月19日

7006-3D
7146-3D
7006-3D
7350-5H

C

審査請求 未請求 請求項の数 4 (全8頁)

⑮ 発明の名称 車両用ホイール構造

⑯ 特 願 平2-204710

⑰ 出 願 平2(1990)7月31日

⑮ 発明者 井上 寿雄	広島県安芸郡府中町新地3番1号	マツダ株式会社内
⑮ 発明者 中林 精一	広島県安芸郡府中町新地3番1号	マツダ株式会社内
⑮ 発明者 大田 哲也	広島県安芸郡府中町新地3番1号	マツダ株式会社内
⑮ 発明者 梅田 裕功	広島県安芸郡府中町新地3番1号	マツダ株式会社内
⑮ 発明者 中野 伸一	広島県安芸郡府中町新地3番1号	マツダ株式会社内
⑯ 出願人 マツダ株式会社	広島県安芸郡府中町新地3番1号	マツダ株式会社内
⑯ 代理人 弁理士 吉村 勝俊	外1名	

明細書

1. 発明の名称

車両用ホイール構造

2. 特許請求の範囲

(1) ホイールのリム部とタイヤとで形成される環状閉空間が、隔壁によって仕切られる車両用ホイール構造であって、

上記隔壁が、ホイールのリム部に設けられたエア注入バルブから充填される発泡ウレタン等の弾性体により形成されることを特徴とする車両用ホイール構造。

(2) 前記隔壁が、ホイールにタイヤを組み付けた後に加熱される発泡ウレタン等の弾性体により形成されることを特徴とする請求項1に記載の車両用ホイール構造。

(3) 前記隔壁は、上記発泡ウレタン等の弾性体に代えて、ホイールのリム部とタイヤとで形成される環状閉空間内に設けられた袋体にエアが注入されることにより形成されることを特徴とする請求項1に記載の車両用ホイール構造。

(4) 前記隔壁は、上記発泡ウレタン等の弾性体代えて、タイヤまたはホイールの内面から屹立して環状閉空間を仕切るゴム体等の弾性体よりなる仕切片で形成されることを特徴とする請求項1に記載の車両用ホイール構造。

3. 発明の詳細な説明

〔産業上の利用分野〕

本発明は車両用ホイール構造に係り、詳しくはタイヤの気柱共鳴によるロードノイズを低減させるようにした車両用ホイール構造に関するものである。

〔従来の技術〕

自動車等の車両が平滑でない路面を走行するときに、路面からの小さな外乱によってロードノイズと称される車内騒音が発生する。このロードノイズはタイヤから発生するためタイヤ騒音とも言われ、タイヤのトレッドと路面との衝突音がさらにタイヤ内部の環状閉空間と気柱共鳴し、騒音が倍加されることが多い。そこで、このようなタイヤの気柱共鳴によるノイズの増加を防止するため

に、例えば特開昭63-130412号公報には、環状閉空間内に隔壁を形成した車両用タイヤ構造の一例が記載されている。これは、その隔壁によりタイヤ内の空間を区分して共鳴周波数を大きくすることにより、車内騒音のピークが発生する250Hz辺りにおける共鳴を回避しようとするものである。

〔発明が解決しようとする課題〕

ところで、上述した従来のタイヤ構造では、組付性や信頼性上の問題があり、実用化に至っていないのが現状である。つまり、ホイール側に隔壁を形成すると、タイヤを組み付けるときにその隔壁がタイヤのビード部等と干渉することが懸念される。また、その隔壁がタイヤの走行中の変形に充分対応できるような配慮、措置等は何ら施されておらず、未解決な問題を残したままとなっている。

本発明はこのような事情を考慮してなされ、タイヤの組付性を低下させることなく気柱共鳴による室内騒音を効果的に低減させ、かつタイヤの変形にも対処できる車両用ホイール構造を提供する

ことを課題としている。

〔課題を解決するための手段〕

本発明は、ホイールのリム部とタイヤとで形成される環状閉空間が隔壁によって仕切られる車両用ホイール構造にあって、前記課題を解決するために、上記隔壁を、ホイールのリム部に設けられたエア注入バルブから充填される発泡ウレタン等の弾性体により形成している。

また、その隔壁を、ホイールにタイヤを組み付けた後に加熱される発泡ウレタン等の弾性体により形成してもよい。

あるいは、その隔壁を、ホイールのリム部とタイヤとで形成される環状閉空間に設けた袋体にエアを注入することにより形成してもよい。

さらに、その隔壁を、タイヤの内壁から屹立して環状閉空間を仕切るゴム体等よりなる仕切片により形成してもよい。

〔作用〕

ホイールのリム部に専用のエア注入バルブを設け、タイヤをホイールに組み付けた後に、そのエ

ア注入バルブから発泡ウレタン等の弾性充填材を注入することにより、ホイールのリム部とタイヤとで形成される環状閉空間内に隔壁を形成することができる。これにより、その閉空間が区分され、共鳴周波数を大きくして、車内騒音のピークが発生する250Hz辺りにおける共鳴を回避することができる。その隔壁は弾性体であるため、タイヤの変形に対して柔軟に対応できるので、充分な耐久性を得ることができる。

また、例えば、タイヤ側あるいはリム側の少なくとも一方に加熱膨張性の発泡ウレタンを収納した小さなポリエチレン製等の袋体を配設し、何ら支障なくタイヤを組み付けることができる。そして、タイヤ組付後、50℃以上にその袋体を加熱することにより発泡ウレタンを膨張させ、タイヤの内面に対して密着させることができる。

あるいは、エアを充填することにより環状閉空間を遮断するように屹立する突起部を有するエアチューブをリム部に巻きし、タイヤを組み付けてエアを充填した後に、そのリム部に設けたエア注

入口からタイヤ内の気圧以上のエアをエアチューブ内に充填し、その突起部を屹立させて環状閉空間を遮断することができる。

さらに、タイヤの内部を仕切るゴム体等の弾性体よりなる仕切片をタイヤの内壁に屹立するよう一体に形成したもの隔壁としても、容易にホイールに組み付けることができる。この場合、組み付け後の作業を要しない。

〔発明の効果〕

本発明の車両用ホイール構造は、ホイールのリム部とタイヤとで形成される環状閉空間を仕切る隔壁を、ホイールのリム部に設けたエア注入バルブから充填される発泡ウレタン等の弾性体により形成しているので、タイヤの組付性を何ら低下させることなく、気柱共鳴による室内騒音を低減させ、かつタイヤの変形に充分対応することができる。

また、その隔壁を、ホイールにタイヤを組み付けた後に加熱される発泡ウレタン等の弾性体により形成しても同様の効果を得ることができる。

あるいは、その隔壁をホイールのリム部とタイヤとで形成される環状閉空間に設けた袋体にエアを注入することにより形成しても同様の効果が得られる。

さらに、タイヤの内部を仕切るゴム体等の弾性体よりなる仕切片を、タイヤの内壁に屹立させるように一体に形成したものを隔壁としても同様の効果を得ることができる。

〔実施例〕

以下に本発明を実施例に基づいて詳細に説明する。

本例に示す車両用ホイール構造は、いわゆるチューブレスタイヤに採用され、タイヤの組付性を低下させることなく、気柱共鳴による室内騒音を効果的に低減させ、かつタイヤの変形にも充分対応できるように、以下の如く構成される。

第1図および第2図に示すように、ホイール1のリム部2に設けられているエア注入バルブ3から、タイヤ4の組み付け後に、発泡ウレタン溶液を、そのリム部2とタイヤ4との間に形成される

環状閉空間5内に注入するとともに、そのエア注入バルブ3からエアを充填し、タイヤ3内を所定圧とする。すると、環状閉空間5内に注入されたウレタン溶液は発泡し、タイヤ4およびリム部2の内面に密着して隔壁6を形成し、環状閉空間5が二分される。これにより、走行中にトレッド7が路面と衝突する際に発生する衝突音の共鳴周波数が500Hz以上となり、車内騒音のピークが発生する250Hz辺りにおける共鳴を回避することができる。そして、その隔壁6は弾性に富んでいるため、走行中にタイヤ4が変形しても柔軟に対応することができる。よって、タイヤ4の組付性を損ねることなく気柱共鳴による車内騒音を効果的に低減させ、かつ耐久性の優れたホイール構造を得ることができる。

詳しく説明すると、車内騒音は、例えば、後席中央位置にて測定した場合では、第3図に示すような音圧レベルとして得られる。これによれば、タイヤ4の気柱共鳴による大きなピーク(白矢印参照)が260Hz近辺に現われることがわかる。

この辺りの周波数のノイズは、比較的に耳ざわりな中高音域のノイズであり、快適性の追求という観点から低減されることが望まれる。なお、100Hz前後においてもやや低い音域でのピーク(破線矢印参照)が現われるが、これは他の機械系の音源によるノイズである。

このようなことから、本例では、前述したように、気柱共鳴の共鳴体となる環状閉空間5を弾性体よりなる隔壁6によって仕切ることにより、その共鳴周波数を500Hz以上とし、これにより共鳴音そのものを可聴領域外に放出させるようにしている。よって、耳ざわりな260Hz辺りのノイズを大幅に低減させることができ、快適性を向上させることができる。なお、エア注入バルブ3は、エア注入用としてリム部2に既に設けられているものであり、本例においては、別途装置類を何ら付加することなく、タイヤ4内の環状閉空間5に隔壁6を容易に形成することができる。また、第2図中、10はタイヤ4のビード部を補強するためのビードワイヤである。

第4図および第5図は異なる実施例を示し、ホイール1のリム部2の内側に、タイヤ4の組み付けに支障をきたさない程度の、加熱膨張性の発泡材11の入った小さなポリエチレン袋12を予め貼着して設けておき、タイヤ4の組み付け後、加熱(50℃以上)すれば、発泡材11がポリエチレン袋12を破って膨張し、タイヤ4の内面に密着して隔壁6(第5図参照)を形成する。この場合には、環状閉空間5は一对の隔壁6によって二分割するように仕切られるが、前実施例と同様に、その共鳴周波数を500Hz以上とし、共鳴音を可聴領域外に放出させることができる。なお、この隔壁6は、走行中においても、密着状態のままでタイヤ4内を移動することができない。また、図示は省略するが、発泡材11は薄いビニール等の袋に充填して、これをホイール1のリム部2の内面またはタイヤ4の内部の天井面8等に貼着テープ等の接着剤で貼り付けてもよい。

第6図および第7図は別の実施例を示し、ホイール1のリム部2から外方に突出する専用のエア

注入口 15 を有する袋体に形成されるタイヤインチューブ 16 をリム部 2 に巻きし、タイヤ 4 内に所定のエアを充填した後に、エア注入口 15 から、そのタイヤインチューブ 16 にタイヤ 4 の内圧以上のエアを充填し、その外周の四ヶ所に扁平な突起部 17 を放射状に屹立させて隔壁 6 を形成するようにしたものである。この突起部 17 はエアの内圧によって屹立するようにタイヤインチューブ 16 と一緒に形成され、エアが注入される前の状態、つまり、タイヤ 4 を組み付ける前にホイール 1 のリム部 2 に巻きされた状態では、図示は省略するが、タイヤインチューブ 16 の本体とともにコンパクトに折りたたまれている。したがって、タイヤ 4 の組み付け作業に支障をきたすことはない。なお、隔壁 6 を形成する突起部 17 は、走行中、放射方向に向う慣性力によって略図示のような屹立状態が維持される。また、この突起部 17 は直径方向に一対形成してもよく、120 度間隔に鼎立させるように形成してもよい。

第 8 図および第 9 図はさらに異なる実施例を示

そのときには、タイヤ 4 の組み付けに支障をきたさないように、蛇腹部 22 は空気溜り 21 の上にコンパクトに折りたたまれた状態（第 11 図の破線）となっている。そして、タイヤ 4 を組み付けて後にタイヤ 4 内にエアが充填されるとそのエア圧によって空気溜り 21 が押圧されるため、その空気溜り 21 内のエアが蛇腹部 22 を向い、これを上方に伸長させることとなる。

第 13 図および第 14 図は他の実施例を示し、タイヤ 4 の両側壁 9, 9 から内方に突出する一対の仕切片 25 をゴムで一体に形成したもので、そのままホイール 1 に組み付けることができる。また、第 15 図のように、隔壁 6 を構成する仕切片 26 をゴム体により形成し、リム部 2 の内面に接着剤 27 等によって屹立状態に取り付けたものである。この仕切片 26 は、外周部つまり上端に向う程若干厚く形成して走行中に放射方向に向う慣性力によって屹立状態を安定に維持させるようにしている。

このように、本発明の車両用ホイール構造によ

し、ホイール 1 のリム部 2 から外方に突出するエア注入口 18 を有するゴム袋 19 を一対対向するように設け、タイヤ 4 内を所定圧とした後、そのゴム袋 19 にエア注入口 18 からエアを注入し、図示のように、タイヤ 4 とリム部 2 の内面に密接させるようにしたものである。なお、そのゴム袋 19 内のエア圧をタイヤ 4 の内圧よりも高くすることにより良好な密接度を得ることができる。また、第 10 図のように、予めエアを充填したゴム風船 20 をタイヤ 4 内の対向する位置に一対配置させてもよい。この場合、取り付け容易で重量もほとんど増加しない。

第 11 図および第 12 図はさらに別の実施例を示し、空気溜り 21 から上方に伸びる蛇腹部 22 を有するゴム体による袋体 23 をリム部 2 に取り付けたもので、タイヤ 4 内にエアが充填されると、図示のように、蛇腹部 22 をタイヤ 4 の天井面 8 に向けて伸長させ、隔壁 6 を形成することができる。この袋体 23 はタイヤ 4 を組み付ける前に予めリム部 2 に接着剤等によって貼着されるが、

れば、上記したような隔壁をタイヤ内に設けることにより、タイヤの組付性を損ねることなく、タイヤの気柱共鳴によるノイズの発生を防止することができ、車内騒音を効果的に低減させることができる。そして、その隔壁を弾性体により形成しているので、走行中のタイヤの変形にも柔軟に対応して耐久性を良好なものとすることができる。なお、タイヤ内に設ける隔壁の数は特定されるものではなく、各実施例に応じて、例えばウェイトバランスや保形性等の諸要件を検討した上で決定すればよい。

4. 図面の簡単な説明

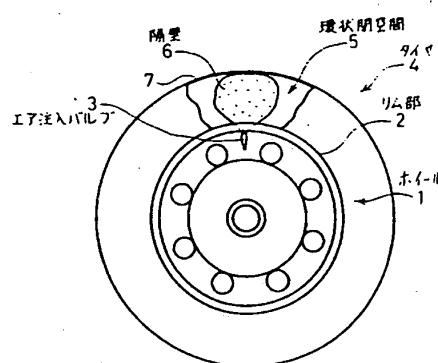
第 1 図は本発明の車両用ホイール構造の一実施例における部分破断側面図、第 2 図はその要部断面図、第 3 図は後席中央位置での騒音の実測データを示すグラフ、第 4 図ないし第 15 図は異なる実施例における要部断面図およびその側面図である。

1 ……ホイール、2 ……リム部、3 ……エア注入バルブ、4 ……タイヤ、5 ……環状閉空間、6 ……隔壁、1

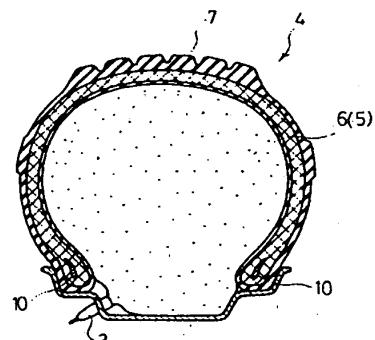
1…弾性体（発泡材）、16…袋体（タイヤイン
チューブ）、19…袋体（ゴム袋）、20…袋体
(ゴム風船)、23…袋体、25, 26…仕切片。

特許出願人 マツダ株式会社
代理人 弁理士 吉村 勝俊（ほか1名）

第1図

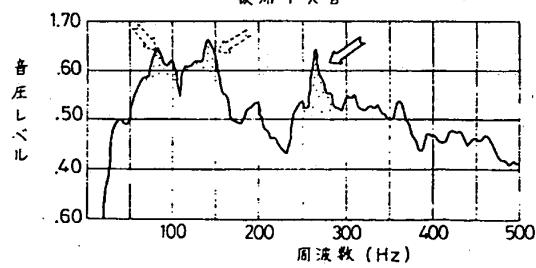


第2図

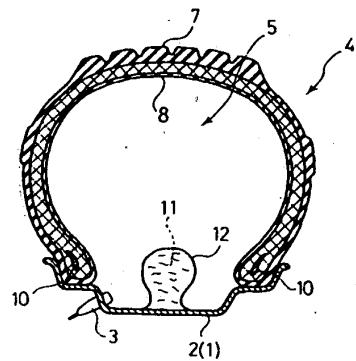


第3図

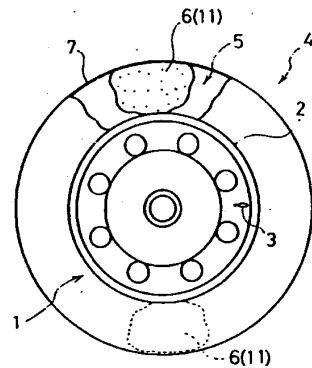
後席中央音



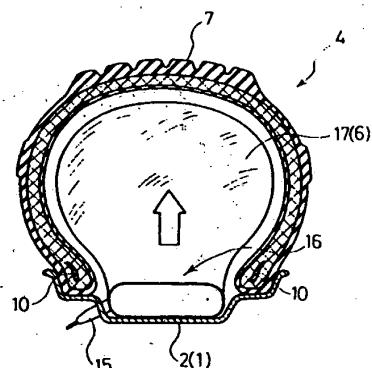
第 4 図



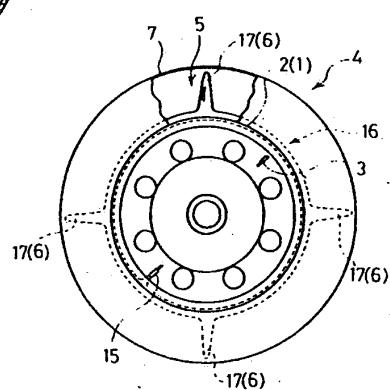
第 5 図



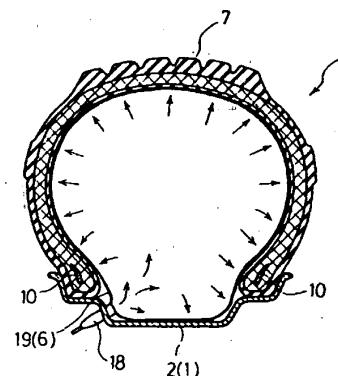
第 6 図



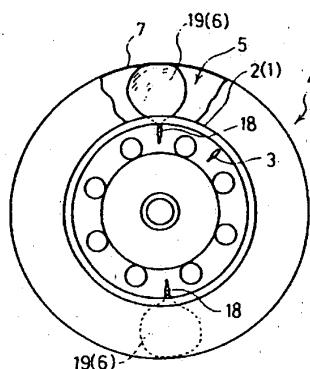
第 7 図



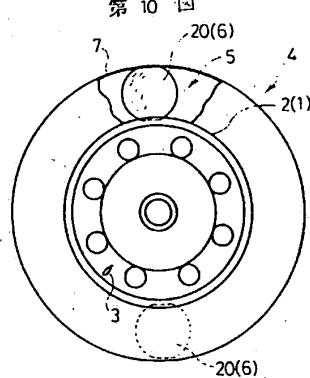
第8図



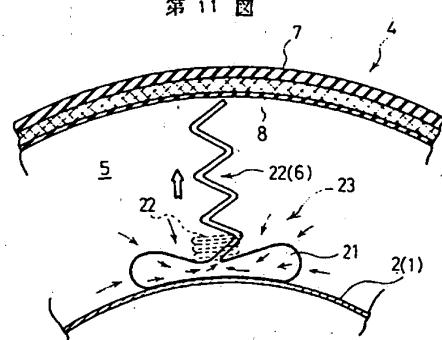
第9図



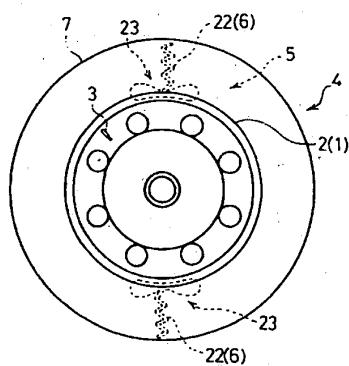
第10図



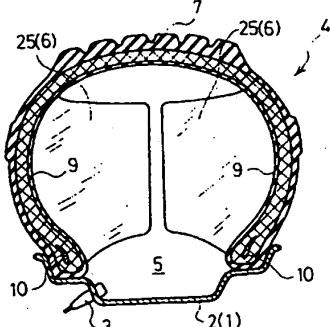
第11図



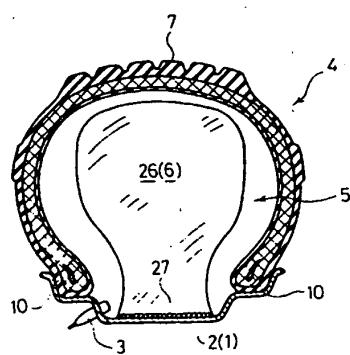
第12図



第 13 図



第 15 図



第 14 図

